



N° 1057

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 mars 2025.

PROPOSITION DE LOI

visant au bon développement des zones à faibles émissions-mobilité,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Sylvain CARRIÈRE, M. Gabriel AMARD, Mme Mathilde PANOT, Mme Nadège ABOMANGOLI, M. Laurent ALEXANDRE, Mme Ségolène AMIOT, Mme Farida AMRANI, M. Rodrigo ARENAS, M. Raphaël ARNAULT, Mme Anaïs BELOUASSA-CHERIFI, M. Ugo BERNALICIS, M. Christophe BEX, M. Carlos Martens BILONGO, M. Manuel BOMPARD, M. Idir BOUMERTIT, M. Louis BOYARD, M. Pierre-Yves CADALEN, M. Aymeric CARON, Mme Gabrielle CATHALA, M. Bérenger CERNON, Mme Sophia CHIKIROU, M. Hadrien CLOUET, M. Éric COQUEREL, M. Jean-François COULOMME, M. Sébastien DELOGU, M. Aly DIOUARA, Mme Alma DUFOUR, Mme Karen ERODI, Mme Mathilde FELD, M. Emmanuel FERNANDES, Mme Sylvie FERRER, M. Perceval GAILLARD, Mme Clémence GUETTÉ, M. David GUIRAUD, Mme Zahia HAMDANE, Mme Mathilde HIGNET, M. Andy KERBRAT, M. Bastien LACHAUD, M. Abdelkader LAHMAR, M. Maxime LAISNEY, M. Arnaud LE

GALL, M. Antoine LÉAUMENT, Mme Élise LÉBOUCHER, M. Aurélien LE COQ, M. Jérôme LEGAVRE, Mme Sarah LEGRAIN, Mme Claire LEJEUNE, Mme Murielle LEPVRAUD, Mme Élisabeth MARTIN, M. Damien MAUDET, Mme Marianne MAXIMI, Mme Marie MESMEUR, Mme Manon MEUNIER, M. Jean-Philippe NILOR, Mme Sandrine NOSBÉ, Mme Danièle OBONO, Mme Nathalie OZIOL, M. René PILATO, M. François PIQUEMAL, M. Thomas PORTES, M. Loïc PRUD'HOMME, M. Jean-Hugues RATENON, M. Arnaud SAINT-MARTIN, M. Aurélien SAINTOUL, Mme Ersilia SOUDAIS, Mme Anne STAMBACH-TERRENOIR, M. Aurélien TACHÉ, Mme Andrée TAURINYA, M. Matthias TAVEL, Mme Aurélie TROUVÉ, M. Paul VANNIER,

députés et députées.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

En France chaque année, 40 000 personnes ⁽¹⁾ meurent à cause de la mauvaise qualité de l'air et de la présence de particules fines. Les polluants atmosphériques peuvent être gazeux, comme les oxydes d'azote (NO_x), largement émis par les moteurs diesel mais aussi par d'autres sources de combustion, ou particulaires, comme les particules fines (PM₁₀, PM_{2.5}), qui sont responsables de nombreuses maladies chroniques, notamment cardiovasculaires et respiratoires. Le secteur des transports à lui seul est ainsi à l'origine de 53 % des oxydes d'azotes et de 15 % des particules fines émis en France en 2021 ⁽²⁾. C'est dans ce contexte de réduction des émissions de polluants qu'ont été pensées les zones à faibles émissions-mobilité (ZFE). Ces ZFE-m sont des zones de restriction de la circulation visant à exclure les véhicules les plus polluants afin de préserver la qualité de l'air. Elles ont été définies une première fois dans la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) pour les 11 plus grandes métropoles de France métropolitaine, puis étendues au reste des agglomérations de plus de 150 000 habitants, soit 31 agglomérations, ne respectant pas les seuils de qualité de l'air dans la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. Elles doivent entrer en application au 1^{er} janvier 2025.

Il existe deux types de ZFE : les « territoires ZFE », et les « territoires de vigilance ».

Les « *territoires ZFE* » concernent les métropoles dont les seuils de qualité de l'air sont régulièrement dépassés, soit au moins 3 fois au cours des 5 dernières années, soit Paris et Lyon qui sont donc des ZFE effectives. Au 1^{er} janvier 2025 elles doivent interdire tous les Crit'Air 3. Pour Lyon et Paris cela concerne 22,5 % de l'ensemble des 3,2 millions de véhicules répertoriés au sein des ZFE soit 720 000 véhicules ⁽³⁾.

-
- (1) <https://www.ecologie.gouv.fr/pollution-lair-origines-situation-et-impacts#:~:text=En%20France%2C%20la%20pollution%20de,ans%20pouvant%20d%C3%A9passer%20%20ans>
 - (2) https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2022-10/datalab_107_bilan_qualite_air_exterieur_france_2021_octobre2022.pdf
 - (3) <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-parc-de-vehicules-au-1er-janvier-2024-dans-les-territoires-zfe-et-les-territoires-de-vigilance#dans-les-40-territoires-de-vigilance-257-des-voitures-sont-critair-3-ou-plus>

Les « *territoires de vigilance* » concernent l'ensemble des autres agglomérations devant mettre en place une ZFE, mais dont la qualité de l'air est en deçà des seuils recommandés par l'OMS, soit les 9 autres métropoles concernées par la LOM de 2019 et les 31 autres agglomérations définies par la Loi Climat Résilience. Au 1^{er} janvier 2025, seuls les véhicules non classés y sont interdits (thermiques d'avant 1997) ainsi que les poids lourds d'avant 2001. Pourtant l'ensemble des agglomérations peut augmenter, de son fait, les restrictions à son bon gré, de manière à anticiper l'abaissement du seuil de pollution à l'horizon 2030. C'est le cas à Grenoble et Montpellier dont les élus ont décidé d'anticiper le calendrier en restreignant dès le 1^{er} janvier les Crit'Air 3. Dans le seul cas de Montpellier c'est 60 000 personnes qui ont ainsi été interdites de circuler dans le périmètre de la ZFE au 1^{er} janvier 2025.

Les principaux touchés par cette mesure sont donc les personnes dépendantes de leur voiture pour aller travailler et principalement les plus précaires. Selon la dernière enquête sur la mobilité de l'INSEE ⁽⁴⁾, 38 % des plus précaires possèdent un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5 contre 10 % des plus riches. **Dans leur application actuelle, les ZFE-m sont profondément injustes et vont à l'encontre de l'écologie populaire car elles excluent les plus précaires des centres villes.**

Ces ZFE-m vont renforcer la précarité des plus démunis en particulier et alors même que **15 millions de personnes sont d'ores et déjà en précarité mobilité** en France en 2024 selon le troisième baromètre des mobilités du quotidien de Wimoov ⁽⁵⁾. Les député.es de la France Insoumise-Nouveau Front Populaire n'ont cessé de souligner les conséquences sociales désastreuses des ZFE-m dans leur conception actuelle comme l'exclusion des plus précaires des centres-villes. Cet avis est partagé par l'ensemble des sensibilités politiques. En effet, en octobre 2022, le rapport de la mission Flash ⁽⁶⁾ portant sur « les mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des ZFE-m » alertait sur des « *effets d'exclusions injustes* » à venir avec la mise en place des ZFE-m et conseillait d' « *agir vite et prendre la mesure des politiques publiques à mettre en œuvre pour réussir le déploiement des ZFE-m* ».

(4) <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detailles-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019>

(5) <https://wimoov.org/actualites/barometre-des-mobilites-du-quotidien-troisieme-edition/>

(6) <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/organes/commissions-permanentes/developpement-durable/missions-de-la-commission/zfem>

Un rapport du Gouvernement, publié en octobre 2023 ⁽⁷⁾, sous la supervision de Barbara Pompili portant sur l'acceptabilité des ZFE-m soulignait d'ailleurs que « *les ZFE ne peuvent constituer des projets isolés, mais s'inscrivent dans une stratégie d'ensemble en matière de mobilité et d'aménagement du territoire. Elles accompagnent des projets de développement des transports publics, du réseau cyclable et des services de mobilité tels que l'autopartage* ». Pourtant le développement d'alternatives est au point mort.

Le Plan Vélo doté de 2 milliards d'euros pour la période 2023-2027 devait financer à hauteur de 250 millions d'euros chaque années les projets d'infrastructures cyclables et l'apprentissage du vélo. Les autorisations d'engagement ont été supprimées dans le dernier projet de loi de fin de gestion et non reconduites dans le projet de loi de finances 2025 (PLF) porté par le Gouvernement ⁽⁸⁾, annihilant ainsi les efforts des collectivités volontaires pour développer une continuité cyclable, nécessaire au report modal.

Les Services express régionaux métropolitains (SERM ou RER métropolitains) introduits par la loi du 27 décembre 2023 ont rencontré un grand succès avec près de 23 agglomérations volontaires contre 10 initialement prévus : aucun financement n'est à ce jour prévu et la conférence de financement n'a toujours pas eu lieu, un an plus tard. Ce retard dans l'état initial du projet est représentatif de l'abandon massif des politiques publiques en faveur du développement des infrastructures de transport en commun des lignes du quotidien.

Le rapport d'information publié par le Sénat le 14 juin 2023 « *(ZFE-m) : sortir de l'impasse* » ⁽⁹⁾ affirme que l'acceptabilité des ZFE-m est corrélé à l'offre de solutions alternatives satisfaisantes à l'usage du véhicule individuel. Alors que les ZFE-m sont plébiscitées par seulement 14 % de la population, ce score s'élève à 67 % pour les particuliers disposant de plusieurs alternatives à la voiture individuelle.

Pour toutes ces raisons, les conditions préalables au déploiement et à l'effectivité des ZFE-m ne sont pas réunies sur l'ensemble des 42 agglomérations. L'offre d'alternatives efficaces à la voiture individuelle ne s'est pas massivement développée pour faute d'absence de planification de l'État, de financements manquants et de choix stratégiques

(7) https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/014975-01_rapport-publie_cle576732.pdf

(8) <https://www.publicsenat.fr/actualites/economie/budget-2025-le-gouvernement-degonfle-le-plan-velo?>

(9) <https://www.senat.fr/rap/r22-738/r22-7381.pdf>

visant à privilégier les liaisons interurbaines à défaut des transports du quotidien. **Les ZFE en l'état actuel ne sont qu'un écran de fumée masquant les manquements de l'État dans son pilotage de la planification écologique des transports. Il est donc nécessaire de limiter le pouvoir d'initiative et de surtransposition du cadre national dans les métropoles ne dépassant pas les seuils. Elles doivent d'abord être en mesure de prouver qu'une solution alternative à la voiture individuelle existe sur leur territoire.**

La loi prévoyait une automatisation des contrôles, et donc des verbalisations, précisée par un décret dont la publication est sans cesse repoussée alors qu'il devait initialement être publié en 2024. Aujourd'hui le Gouvernement affirme que les *radars* ne seront pas déployés avant 2026. La faute à un dispositif trop peu anticipé, à moins qu'il ne s'agisse d'une crainte de voir un retour des Gilets Jaunes face au manque de solutions alternatives à l'autosolisme. Cet entre-deux, visant à rendre effective les ZFE-m et illégaux les déplacements des personnes disposant d'un véhicule ancien sans alternative de déplacement n'est pas acceptable. Une mesure ne peut pas dépendre uniquement du bon vouloir des pouvoirs publics locaux. Il s'agit d'une rupture d'égalité entre les citoyens mais aussi d'une mise en illégalité potentielle de près de 11 millions de personnes.

Par ailleurs, nous souhaitons qu'un **réel cadre de concertation et de communication nationale soit mis en œuvre**. Seuls 40 % ⁽¹⁰⁾ des Français sont informés de l'application imminente des ZFE-m : en plus d'être injustes, ces ZFE-m sont déployées sans l'avis de la population, première concernée. C'est une véritable double peine sans moyen d'expression, sans cadre de discussion autre que la rue.

Nous souhaitons également apporter des modifications au déploiement actuel des ZFE-m, notamment avec la refonte de la vignette Crit'Air.

Les ZFE-m s'appuient sur la vignette Crit'Air établie à partir du type de motorisation : diesel, essence ou électrique et de la date de mise sur le marché. C'est insuffisant. La consommation d'énergie et la pollution sont impactées par le poids du véhicule et par son énergie grise de production non pris en compte dans le système de classification actuel.

Dans la conception actuelle du Crit'Air et des ZFE-m, les voitures électriques seront épargnées, ce qui pose à la fois des questions sociales

(10) Sondage Harris de 2021

et environnementales. Nous ne voulons pas d'un renouvellement complet des 40 millions de véhicules du parc automobile mais une offre de déplacement égale pour toutes et tous, qui passe notamment par la massification d'une offre de transports en commun, ferrés et routiers efficace permettant le report modal, ainsi qu'une continuité cyclable fine.

Par ailleurs, **les aides actuelles ne permettent pas aux populations les plus précaires de changer de véhicule.** L'entrée de gamme électrique pour les voitures citadines avoisine les 22 000 euros⁽¹¹⁾ en production française et européenne et 19 000 euros⁽¹²⁾ pour les véhicules produits en Chine. Pour réduire cet écart, l'Union Européenne a d'ailleurs décidé d'augmenter les droits de douane compensateurs pouvant atteindre 35 % sur les véhicules électriques fabriqués en Chine, en plus des 10 % déjà en vigueur, quoique cela demeure insuffisant. Ces mesures protectionnistes ont été pensées pour protéger l'industrie automobile européenne à l'heure où les véhicules thermiques neufs seront interdits à la vente à partir de 2035. Pour autant ces mêmes industriels constructeurs français et européens, en plus de délocaliser massivement leurs activités dans une opération massive de *dumping social* ont augmenté leurs prix de 20 % sur l'entrée de gamme qu'elles proposent entre 2022 et 2024, à la hauteur du bonus écologique et de la prime à la conversion. A défaut de se positionner sur l'entrée de gamme, elles ont préféré produire des véhicules toujours plus lourds, financés par l'argent public, aux dépens de l'empreinte écologique des véhicules, de l'accès à la mobilité des particuliers et de la souveraineté industrielle. Cette stratégie s'avère perdante à l'heure où le bonus écologique a été drastiquement réduit. Un décret du 2 décembre 2024 vient le plafonner à 4 000 euros pour les plus précaires contre 7 000 euros auparavant et la prime à la conversion a été tout simplement supprimée. Seuls les 3 déciles les plus riches ont aujourd'hui encore la capacité d'accéder à des véhicules électriques neufs, empêchant de fait un verdissement du parc automobile. Dans ce contexte, l'État stratège doit reprendre la main sur les orientations stratégiques de l'industrie automobile en conditionnant la distribution des aides aux constructeurs automobiles qui s'engagent à proposer des modèles électriques accessibles dans des conditions de travail équivalentes à celles existantes sur le territoire national.

Le leasing social, censé permettre aux 50 % des plus précaires de louer un véhicule électrique à 100 euros/mois pour une durée de 3 ans, a montré

(11) Peugeot 208 fabriquée en Slovanie

(12) Dacia Spring construite intégralement en Chine

ses limites. Initialement prévu pour l'année 2024, l'ensemble des crédits ont été consommés en février avec 90 000 demandes contre 50 000 prévus dans le projet de loi de finances. Rapportés aux 12 millions de véhicules classés CritAir 3 et plus, il faudrait 240 ans pour renouveler ainsi la flotte thermique.

En complément, la filière rétrofit est inexistante en France alors que l'ADEME rappelle dans son rapport de 2021 ⁽¹³⁾ que la conversion d'un moteur diesel vers un moteur électrique est bien plus écologique que le changement complet du véhicule. Dès lors, dans un souci de respect des engagements en termes de réduction des gaz à effet de serre et d'économie des matériaux et afin de réindustrialiser la France dans des filières vertueuses, **nous demandons un réel cadre de développement du rétrofit.**

Nous exigeons l'évaluation de l'offre à la mobilité d'alternatives efficaces : l'absence de ces solutions de report modal oblige à la suspension immédiate du déploiement des ZFE-m et à la mise en place d'alternatives. De nombreuses critiques ont émané des métropoles pionnières et elles sont unanimes concernant **l'injustice sociale** ⁽¹⁴⁾ causée par l'application des ZFE-m, car elles conduisent à l'exclusion des centres-villes des populations les plus précaires et au report de pollution vers les quartiers populaires souvent situés sur les axes de contournement des ZFE-m. **Aussi, afin d'éviter un report de la pollution vers les banlieues ou zones périphériques, les voies de contournement doivent également être intégrées aux ZFE-m.**

Enfin, nous demandons depuis de nombreuses années des investissements massifs dans les infrastructures de transports en commun, dans les mobilités actives et dans les parkings permettant l'intermodalité en périphérie et à proximité des gares. Le Conseil d'orientation aux infrastructures revendique les mêmes positions dans son scénario « Transition écologique ». Dans cette lignée, nous prônons un abaissement de la TVA à 5,5 % sur les transports en commun et sur le train ainsi que l'extension du forfait mobilités durables à toutes les entreprises.

Pour toutes ces raisons, **il convient de mener une étude des infrastructures existantes dont disposent les collectivités concernées**, que ce soit pour le développement du ferroviaire, des mobilités actives, la

(13) <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/4590-etude-retrofit.html>

(14) <https://reporterre.net/Les-ZFE-une-bombe-sociale-dans-les-quartiers-populaires>

mise en place de pôles intermodaux en périphérie de ZFE-m et la continuité intermodale autour des gares et parkings. Cette étude, **nécessaire pour adapter la stratégie nationale de développement de nouvelles infrastructures**, pourrait être menée de concert entre les collectivités et les services de l'État, avec le soutien de l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) afin de déterminer, grâce notamment à des cartes de distances temporelles les temps de trajets intra-ZFE-m avec les infrastructures et les transports en commun existants. Ces cartes serviront de base à la priorisation du développement des infrastructures. Dans le cas où les temps de trajets intermodaux hors voiture intra-ZFE-m seraient supérieurs de l'ordre de 50 % au temps de trajet en voiture individuelle, la ZFE-m serait suspendue. Si des zones géographiques appartenant à la ZFE-m respectaient ce seuil de 50 %, alors la ZFE-m pourrait y être maintenue. Ces cartes serviront également à prioriser les projets en fonction de l'utilité sociale de ces derniers dans un souci de garantie du droit à la mobilité pour toutes et tous.

L'article 1^{er} définit la suspension locale sur les ZFE-m afin d'éviter l'impasse sociale induite par des restrictions sans solutions et de garantir le droit à la mobilité. Cette suspension locale conditionne la mise en œuvre effective des ZFE-m à des déplacements en transports alternatifs à la voiture individuelle – transports en commun et mobilités actives – qui ne rajoutent pas plus de 50 % du temps en voiture individuelle dans les mêmes conditions. Dans le cas où des zones incluses dans la ZFE-m respecteraient ces conditions, la ZFE-m pourrait y être appliquée. Dans le cas contraire, on parlerait de « ZFE-m en devenir », c'est-à-dire de parties de la ZFE-m initialement prévues mais ne respectant pas les conditions de déplacements alternatifs. Aussi, tous les trois ans un rapport est remis au Parlement faisant état des freins financiers ou réglementaires ne permettant pas le déploiement d'infrastructures de transports en commun ou de mobilités actives, afin de prioriser les projets d'intérêt majeur garantissant à la fois le droit à la mobilité et l'effectivité des ZFE-m.

L'article 2 intègre les voies de circulation dites de contournement ou autoroutières, ainsi que les routes départementales et nationales internes à la ZFE-m non soumises en l'état aux restrictions de la ZFE-m.

L'article 3 définit un cadre national de concertations sur les ZFE-m obligatoire avant l'effectivité de ces dernières. Il permettra de définir des dérogations nationales harmonisées afin de rendre plus lisible et moins injuste le dispositif.

L'article 4 établit une dérogation nationale pour les personnels de santé travaillant dans le secteur hospitalier et dans la dispense de soins à domicile.

L'article 5 redéfinit la vignette Crit'Air, en intégrant le poids du véhicule, l'analyse du cycle de vie complet du véhicule, sa consommation d'énergie mais aussi l'accessibilité financière des véhicules.

L'article 6 porte sur l'abaissement de la TVA à 5,5 % pour les billets de trains et de transports en commun.

L'article 7 définit un cadre pour la mise en place de parkings relais multimodaux en périphérie des ZFE-m et à proximité des gares des ZFE-m afin de garantir l'intermodalité.

L'article 8 réintroduit la prime à la conversion et permet la prise en charge complète des transports en commun pendant au moins quatre ans.

L'article 9 généralise le forfait mobilités durables à toutes les entreprises.

L'article 10 définit un cadre supplémentaire pour le retrofit afin d'en faire une vraie filière industrielle française et augmente les aides pour les populations les plus précaires.

L'article 11 commande un rapport sur l'impact entre les aides de l'État et l'augmentation prix des véhicules électriques. Ce rapport permettra de statuer sur l'efficacité des aides et sur la nécessité potentielle de conditionner ces aides à des prix plafonds d'entrée de gamme chez les constructeurs. Aussi, il redéfinira sur le modèle d'un leasing social le montant et les conditions d'accès aux aides à la transition. Les conclusions de ce rapport sont intégrées dans la loi par décret.

L'article 12 commande un rapport sur la relation qui existe entre la vitesse de développement des infrastructures de transports en commun engagés par les collectivités et la part des aides émanant de l'État. Ce rapport permettra d'engager des réflexions sur le montant des aides à allouer aux collectivités dans le cadre d'une volonté d'accélération du développement d'infrastructure de transports en commun.

L'article 13 est un gage.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① I. – Après le troisième alinéa du I de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, sont insérés cinq alinéas ainsi rédigés :
- ② « Au cours de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité, l'autorité organisatrice de la mobilité, de concert avec les services de l'État, y mène une évaluation sur les temps de trajets réalisés au moyen de transports en commun de mobilités actives, au sens de l'article L. 1271-1 du code des transports, comme le vélo ou la marche à pied, et de la voiture individuelle. Cette évaluation définit les zones dans lesquelles le temps de déplacement par un mode de transport alternatif à l'automobile individuelle n'excède pas une fois et demie le temps de déplacement au moyen d'une voiture individuelle.
- ③ « Dans le cas où ces zones sont continues et jugées pertinentes par l'autorité compétente, les prescriptions applicables au sein de la zone à faibles émissions initialement prévue s'y appliquent.
- ④ « Dans le cas contraire, les restrictions de déplacement applicables au sein de la zone à faibles émissions mobilité ne s'y appliquent pas, on parle alors de zones à faibles émissions en devenir.
- ⑤ « Sur la base de l'évaluation mentionnée au sixième alinéa du présent I, les travaux de développement d'infrastructures de transport en commun ainsi que de mobilités actives sont priorisés de concert entre les autorités en charge du déploiement des zones à faibles émissions mobilité et par les services de l'État.
- ⑥ « Tous les trois ans, le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur l'avancée du déploiement des infrastructures de transport en commun et de mobilités actives au sein des zones à faibles émissions ainsi que sur les zones à faibles émissions mobilité en devenir respectant les conditions prévues au présent I. Ce rapport détermine le coût du déploiement d'infrastructures de transports en commun et de mobilités actives permettant de respecter les conditions prévues au même I et les investissements nécessaires à la re-catégorisation des zones à faibles émissions mobilité en devenir en zones à faibles émissions, tel que précisé

audit I. Il traite également d'éventuels freins réglementaires dans le déploiement d'infrastructures permettant l'atteinte de ce même objectif. »

- ⑦ II. – Un décret précise les conditions d'application du présent article.

Article 2

À la fin de la deuxième phrase du premier alinéa du II de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, les mots : « subordonnée à l'accord, respectivement, du représentant de l'État dans le département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer » sont remplacés par le mot : « obligatoire ».

Article 3

- ① L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° Au dernier alinéa du III, le mot : « trois » est remplacé par le mot : « quatre » ;
- ③ 2° Au début du V, les mots : « Après consultation des représentants des catégories professionnelles concernées » sont remplacés par deux phrases ainsi rédigées : « Une consultation des représentants des catégories professionnelles concernées ainsi que des populations est menée pendant une période d'au moins quatre mois. Tous les citoyens y sont nominativement conviés. »

Article 4

Après la première phrase du premier alinéa du II de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, est insérée une phrase ainsi rédigée : « L'accès aux zones à faibles émissions mobilité est garanti pour les véhicules de personnels soignants dans le cadre de leur activité. »

Article 5

Le Gouvernement remet au Parlement un rapport qui formule des recommandations sur les vignettes Crit'Air en définissant une nouvelle

typologie. Cette nouvelle catégorisation intègre l'analyse du cycle de vie complète des véhicules afin de prendre en compte les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre liés à leur utilisation, leur construction et leur démantèlement, le poids des véhicules, la consommation d'énergie ainsi que l'accessibilité des foyers aux véhicules en fonction du prix de vente.

Article 6

- ① Le I de la section V du chapitre premier du titre II de la première partie du livre premier du code général des impôts est ainsi modifié :
- ② 1° L'article 278-0 *bis* est complété par des P et Q ainsi rédigés :
- ③ « P. – Les transports publics urbains et réguliers de voyageurs ; »
- ④ « Q. – Les billets de train. » ;
- ⑤ 2° Le *b quater* de l'article 279 est complété par les mots : « à l'exclusion des transports publics urbains et réguliers de voyageurs ainsi que du transport ferroviaire de voyageurs pour lesquels la taxe sur la valeur ajoutée est perçue au taux réduit mentionné au premier alinéa de l'article 278-0 *bis* ».

Article 7

- ① I. – Le 7° *bis* de l'article L. 1214-2 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Après le mot : « villes », sont insérés les mots : « ou en périphérie de zones à faibles émissions mobilité » ;
- ③ 2° Après le mot : « mobilité », sont insérés les mots : « ainsi qu'en cohérence avec le flux d'usagers supplémentaires causés par le report modal dans les zones à faibles émissions mobilité, ».
- ④ II. – Les modalités d'application du I, notamment les proportions minimales de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement de personnes, sont prévues par décret en Conseil d'État.
- ⑤ III. – Les dispositions du I s'appliquent aux plans de mobilité et aux plans locaux d'urbanisme en tenant lieu des conditions mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme dont

l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité a décidé l'élaboration ou la révision après la promulgation de la présente loi.

Article 8

- ① I. – Dans le but d'atteindre l'objectif d'accélération du report modal prévu à l'article 1 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, l'État déploie un plan d'investissement destiné à réinstaurer et élargir l'assiette de la prime à la conversion d'ici au 1^{er} juillet 2025.
- ② II. – Le plan d'investissement mentionné au I prévoit l'élargissement des critères d'éligibilité de la prime à la conversion à l'ensemble des mobilités actives et aux transports collectifs *via* leur gratuité pendant une durée qui ne peut être inférieure à quatre ans.

Article 9

À l'article L. 3261-3-1 du code du travail, le mot : « peut » est remplacé par le mot : « doit ».

Article 10

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur les intérêts sociaux, économiques et écologiques au développement d'une filière industrielle nationale de rétrofit. Ce rapport présente différents scénarios d'évaluation de l'impact environnemental du parc automobile en circulation en fonction de la part de véhicules issus du rétrofit à l'horizon 2040.

Article 11

- ① Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport d'évaluation de la relation entre l'augmentation des aides à l'acquisition d'un véhicule électrique et la hausse des prix des véhicules les moins coûteux du marché par l'industrie automobile.
- ② Ce rapport comporte une redéfinition des critères d'accès aux aides à l'acquisition de véhicules à faibles émissions. Il traite également des

dispositifs de location longue durée afin de permettre l'accès aux véhicules électriques à un tarif préférentiel pour les populations les plus précaires, et, par souci d'équilibrage financier, de réduire les aides des foyers les plus aisés.

- ③ Une évaluation est menée tous les ans afin de qualifier l'efficacité de la nouvelle classification. Elle est transmise au Parlement à sa publication.

Article 12

- ① Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement sur l'impact des financements de l'État sur le rythme de déploiement des infrastructures de transports en commun par les collectivités.
- ② Ce rapport formule des recommandations sur le montant des aides à allouer pour accélérer le développement d'infrastructures de transports en commun.

Article 13

- ① I. – La charge pour l'État est compensée à due concurrence par le relèvement de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes prévue à l'article 302 *bis* ZB du code général des impôts et par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.
- ② II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par le relèvement de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes prévue à l'article 302 *bis* ZB du code général des impôts et par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.
- ③ III. – La charge pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.